

平成18年3月17日

来る4月16日(日)

2大プロジェクト(中之島新線建設工事・京阪本線淀駅付近立体交差化事業)が新たなステージに。あわせて京阪線ダイヤ改定を実施します。

かねてより京阪電気鉄道株式会社(本社:大阪府中央区 社長:佐藤茂雄)では、大阪方面においては、大阪府、大阪市などが出資する第三セクターの中之島高速鉄道(株)とともに中之島新線建設工事、京都方面においては京都市が事業主体である京阪本線淀駅付近立体交差化事業の2件の大規模鉄道工事を進めています。

このたび当社の開業記念日に当たる4月15日(土)夜半から翌16日(日)早朝にかけて、中之島新線建設工事においては準備工事の一環である京阪本線の線路切替工事を、淀駅付近立体交差化事業では下りホームの移設工事を実施します。地下線内で線路切替工事を実施することはもちろん、営業列車の運休を伴うことなく大規模改良工事の切替を一晩で実施する例は少なく、当社技術部門の総合力を結集して万全の体制で準備を進めています。この切替により、天満橋駅では従来1(上り)、2(下り)番線だった淀屋橋方面への直通ホームが、3(上り)、4(下り)番線ホームに変更となるほか、淀駅の下りホームを仮ホームに移転することで、下り改札口が現状より約300m京都方面に移転します。

また、これら運行条件の変化に対応するとともに、安全な列車運行の確保にこれまでと同様に配慮した上で、輸送需要の実態やお客さまから寄せられたご意見を勘案し、昼間に運転する列車の種別を一部変更するなど、京阪線のダイヤを改定し、4月16日(日)の初発から運転を開始します。

ご利用のお客さまには乗降パターンが変わることをご迷惑をおかけしますが、両プロジェクト着工以来初めて、未来に向けての変化を実感していただけることとなります。大規模鉄道工事は長期間にわたるため、完成までにはいずれも数年を要しますが、同日の工事で大きな区切りの一つを迎えることとなります。

加えて、同日の前後に順次、支線(交野線・宇治線)用の10000系車両3編成(4両編成)を投入し両線をご利用になるお客さまへのサービス向上に努めるとともに、計画的な車両の更新を進めます。さらに、中之島新線開通予定の平成20年度にあわせて、列車運行管理システムの全面更新を実施する予定です。当社では、安全・安心を守るために長い時間軸に立って計画を進めながら、スピーディーな対応に努めてまいります。

工事並びに新ダイヤの概要は別紙のとおりです。

1. 中之島新線建設工事

(1) 中之島新線整備事業概要

中之島新線は、京阪本線天満橋駅から分岐し、大阪の文化とビジネスの中心地である中之島に乗り入れる総延長約2.9km、新設駅4駅の地下鉄道路線です。これにより京阪本線を通じて、京都・大阪の中心部が一本の鉄道路線で結ばれることとなります。また、大阪市内の東西交通動脈として人の流れに大きな変化をもたらすのに加え、市内中心部の鉄道空白地帯の解消に寄与することで中之島西部地区等の再開発を促進するなど、関西経済の活性化の起爆剤としても位置づけられています。なお、このプロジェクトは建設主体が資金調達して建設した鉄道施設を運行主体が使用し、その線路使用料で一定の期間に借入金の償還を行う償還型上下分離方式をとっているほか、建設に当たっては公営地下鉄並の補助金を受けて進めています。

事業主体

- ・建設・保有主体：中之島高速鉄道株式会社
(大阪府、大阪市、京阪電気鉄道他が出資する第三セクター。第三種鉄道事業者)
- ・運行主体：京阪電気鉄道株式会社(第二種鉄道事業者)

事業費概算 約1,503億円

計画概要

- ・区間 玉江橋 - 天満橋間
- ・延長 約2.9km
- ・新設駅 玉江橋駅、渡辺橋駅、大江橋駅、新北浜駅(駅名は仮称)

開業予定 平成20年度(2008年度)

適用制度 償還型上下分離方式、地下高速鉄道整備事業費補助

(2) 京阪本線線路切替工事

京阪本線の天満橋駅から西側約278m分を南側に新設した付替線に付替えることで、京阪本線と中之島新線が交差する不都合を解消するとともに、中之島新線のトンネルスペースを確保するものです。これにより、天満橋駅では淀屋橋方面への直通ホームが現在の1(上り)、2(下り)番線から3(上り)、4(下り)番線に変更になります。限られたスペースでの工事になる地下線内の線路切替工事の例は稀少です。また、お客さまの利便を確保するため、終電通過後から初発通過前までの間に切替工事を完了する工程を組んでいます。

上り：出町柳方面行き 下り：淀屋橋方面行き

2. 京阪本線淀駅付近立体交差化事業

(1) 京阪本線淀駅付近立体交差化事業概要

京都市の都市計画事業として、京都競馬場の最寄り駅である淀駅を中心に京阪本線約1.5kmを高架化する事業で平成22年度(2010年度)の竣工をめざしています。高架化により3つの踏切道を廃止し、利便性向上、安全確保とともに、競馬開催日の混雑を解消します。新駅は現駅よりも約280m京都方面に移設し、2面4線のホームを持つ高架駅に生まれ変わります。

京阪本線淀駅立体交差化事業概要

事業主体	京都市
鉄道施工主体	京阪電気鉄道株式会社
計画概要	
・区間	伏見区淀木津町 地先～伏見区納所下野 地先
・延長	約2km(うち高架区間1.47km)
・除去踏切数	3箇所
・構造	高架橋、新・淀駅(島式ホーム2面・4線)
竣工予定	平成22年度(2010年度)

(2) 淀駅下りホーム移設工事

現在の淀駅下りホームが、新設する下り高架線の建設工事に支障するため、既の下り高架躯体が完成している新駅設置箇所付近に仮ホームを設置します。その結果、仮ホームは現駅より京都方面に移動し、上下本設ホームが完成するまでの間、上りホームと下りホームの位置が離れることとなります。

3. 京阪線ダイヤ改定

(1) 改定日時 平成18年4月16日(日)初発より

(2) 対象線区 京阪線(京阪本線・鴨東線・宇治線・交野線)全線

(3) 主な改定内容

平日ダイヤ

昼間時間帯の10分ヘッド運転を維持しながら、列車種別を一部変更します(上下線とも)。

・1時間あたりの基本的な運行パターンは次のとおりです。

特 急：淀屋橋 出町柳 6本(現在と同じ)

急 行：淀屋橋 枚方市 6本

区間急行：天満橋 萱 島 6本

普 通：淀屋橋 出町柳 6本

〃 : 枚方市 私市、中書島 宇治 各6本(現在と同じ)

・枚方市、丹波橋、三条で特急と普通が連絡します。

- ・守口市で急行と普通が連絡します。
- ・京橋で区間急行と普通が連絡します。
- ・昼間時間帯には、準急は運転しません。

朝ラッシュ時間帯のダイヤを変更します（下り線）

- ・交野線 淀屋橋直通特急「おりひめ」の運転時刻を、2本とも約20分早めます。
- ・淀屋橋行き急行、準急の一部を天満橋行きに変更します。
- ・普通列車の大部分を淀屋橋行きに変更します。

特急の運転時間帯を拡大します（上下線とも）

- ・淀屋橋発上り列車は、9時00分発から17時00分発まで、出町柳発下り列車は、8時37分発から17時01分発まで運転します。
- ・上記以外の時間帯は、K特急を運転します。
- ・これに伴い朝の女性専用車両は、現在のK特急のほか、特急の一部にも設定します（時間帯は現在とほぼ同じ）。

土休日ダイヤ

朝（9・10時帯）と夕方（上り線17時～19時帯 下り線16時～19時帯）について、京都・大阪直通の急行列車を運転するなどパターンダイヤを変更します。

- ・1時間あたりの基本的な運行パターンは次のとおりです。

特急：淀屋橋 出町柳 4本

急行：淀屋橋 出町柳 4本

準急：淀屋橋 樟葉 4本

普通：淀屋橋 出町柳、淀屋橋 萱島、淀 三条 各4本

〃：枚方市 私市、中書島 宇治 各6本

- ・急行は上下線とも全て後発の特急より先着します（淀屋橋～三条間）。
- ・昼間時間帯は、平日と同じパターンダイヤで運転します。

4.10000系車両

平成14年にデビューした京阪電車の最新型車両。支線（交野線・宇治線）用の4両編成で、現在3編成が活躍しています。従来、ツートンカラーで統一してきた京阪線の他の車両と異なり、ターコイズグリーン一色の外部塗色にすることで、“変わる京阪”を象徴しています。

本年、新たに4月中旬～5月上旬にかけて順次3編成を投入する予定です。

以上